



Pierre SPIETH

# Le transport des déchets

La société de consommation dans laquelle nous vivons produit des déchets. Ces déchets sont issus aussi bien de la consommation de biens par les ménages que par la production industrielle de ces biens.

Or notre société produit de plus en plus de déchets de nature de plus en plus complexe. Aussi devenait-il nécessaire de mettre en place un dispositif législatif permettant de gérer du mieux possible les problèmes posés au quotidien par la production de ces déchets : la loi n°75-633 du 15 juillet 1975 modifiée, relative à l'élimination et à la récupération des matériaux, fixe le cadre de la gestion des déchets.

L'article 2 de cette loi fait obligation au producteur ou détenteur de déchets d'en assurer ou d'en faire assurer l'élimination dans des conditions qui ne risquent pas de porter atteinte à l'environnement ; cette obligation fonde le principe de la responsabilité du producteur de déchets : celui-ci doit pouvoir justifier la destination finale donnée aux déchets qu'il produit. Le transport des déchets fait partie intégrante de la "chaîne d'élimination" dès lors que le producteur de déchet fait appel à un moyen d'élimination distant du lieu de production. A ce titre, ce transport doit obéir à un certain nombre de règles dont les principes essentiels sont de ne pas porter atteinte à l'homme et à l'environnement.

Le cadre législatif et réglementaire actuel fait la distinction entre les différents types de déchets : ainsi des dispositions particulières s'appliquent-elles selon qu'il s'agisse d'ordures ménagères, de déchets industriels... Les déchets industriels constituent eux-

mêmes une palette extrêmement complexe de produits très divers qui ne peuvent être gérés d'une manière identique.

Un exemple de définition des catégories de déchets industriels procède du mode d'élimination employé :

- les déchets industriels inertes sont ceux qui ne présentent aucun risque connu de pollution ;
- les déchets industriels banals ou assimilables aux ordures ménagères sont susceptibles de subir les mêmes traitements finaux que les ordures ménagères ;
- les déchets industriels spéciaux nécessitent un traitement final spécial, c'est-à-dire différent de celui qui est appliqué aux ordures ménagères.

De par leur caractéristiques, des précautions particulières doivent être prises lors du transport et de l'élimination des déchets industriels spéciaux de manière à apporter le même degré de protection élevé vis-à-vis de l'homme et de l'environnement que celui résultant de la gestion des autres catégories de déchets.

Dans le cadre de cet article, nous développerons essentiellement les différents aspects liés au transport de ces déchets industriels spéciaux.

## LE CADRE LÉGISLATIF ET RÉGLEMENTAIRE FRANÇAIS LIÉ AU TRANSPORT INTÉRIEUR DE DÉCHETS INDUSTRIELS SPÉCIAUX

Les obligations en matière de transport de déchets industriels spéciaux sont fondées

sur deux réglementations concomitantes et non exclusives :

- la loi sur le transport des matières dangereuses.
- la loi sur l'élimination des déchets et la récupération des matériaux ;

**La loi n° 42-263 du 5 février 1942, modifiée, relative aux transports par chemin de fer, par route ou par voie de navigation intérieure des matières dangereuses ou infectes.**

En application de la loi validée n° 42-263 du 5 février 1942, le transport des matières dangereuses par chemin de fer, par voies de terre et par voies de navigation intérieure est réglementé par des arrêts pris par le ministre chargé des transports après avis formulé par la Commission des matières dangereuses instituée par le décret du 27 février 1941.

Un arrêté du 15 avril 1945 a approuvé le règlement pour le transport, par chemin de fer, par voies de terre et par voies de navigation intérieure, des matières dangereuses (RTMD).

Ce texte est régulièrement modifié par un certain nombre d'arrêtés publiés au Journal Officiel. Ce règlement prend en compte des déchets dangereux et édicte à leur égard les mêmes conditions de transport que celles applicables aux matières dangereuses auxquelles les déchets sont assimilés.

Ce règlement, qui tend à s'harmoniser avec les règles des conventions internationales de l'ADR (transport par route), du RID (transport par chemin de fer) et de l'IMDG (navigation maritime), définit des prescriptions très précises de manutention, emballage, étiquetage, déclarations des matières, équipements techniques et signalisation. Ainsi, tout transport doit être accompagné d'une déclaration de chargement, établie sous la responsabilité du chargeur, et mentionnant obligatoirement les caractéristiques qualitatives et quantitatives du chargement. Le service du contrôle des véhicules au sein des directions régionales de l'industrie et de la recherche, et les services de gendarmerie, sous l'autorité des préfets, sont chargés de l'application de cette réglementation.

**La loi sur l'élimination des déchets et la récupération des matériaux.**

La loi du 15 juillet 1975 offre des possibilités de contrôle et de réglementation de l'activité du transport des déchets. Ainsi, un décret visant à réglementer l'activité du transport est actuellement en cours d'élaboration.

### • Le contrôle du transport des déchets

L'article 8 de la loi impose aux producteurs, transporteurs, importateurs et éliminateurs des déchets les plus nuisants, l'obligation de fournir diverses informations sur l'origine, la nature, les quantités de déchets produits ou pris en charge aux services chargés du contrôle.

Le décret du 19 août 1977 fixe la liste des déchets concernés. L'arrêté du 4 janvier 1985 relatif au contrôle des circuits d'élimination de déchets générateurs de nuisances a été pris en application de ce décret et fixe les modalités d'information : émission obligatoire d'un bordereau de suivi en cas de remise à un tiers, émission obligatoire d'un registre par les divers opérateurs, décrivant les opérations effectuées sur les déchets.

#### ● **Réglementation de l'exercice de l'activité du transport des déchets dangereux**

Chacun s'accorde aujourd'hui à constater que l'activité de transport de déchets est une activité fondamentalement différente de celle du transport d'autres marchandises, notamment en raison de la spécificité du matériel utilisé et de la formation adaptée que devraient suivre les transporteurs conscients. Afin de reconnaître dans les textes cette spécificité, mais également afin d'assurer aux industriels une quantité de prestations dans le domaine du transport de leurs déchets, le ministère de l'Environnement a élaboré un projet de décret, pris en application de l'article 9 de la loi n° 75-633 du 15 juillet 1975 relative à l'élimination des déchets et à la récupération des matériaux, et portant réglementation des activités de transport et de collecte des déchets générateurs de nuisances.

Le principe général de cette réglementation est assez simple puisqu'elle impose l'obtention d'une habilitation préalablement à l'exercice des activités qu'elle régit.

Les habilitations seraient délivrées pour une durée de trois ans par une commission régionale composée de représentants de la profession et des différentes administrations concernées.

La commission régionale délivrerait les habilitations sur le fondement d'un dossier précisant l'aptitude technique du pétitionnaire à exercer l'activité de transport et de collecte. Cette habilitation serait, bien entendu, valable pour l'ensemble du territoire national et, en application des directives européennes en la matière, pour l'ensemble de la communauté.

A terme, l'obtention d'une certification AFAQ, comme cela est déjà prévu dans le cas du transport des matières dangereuses, pourrait se substituer à l'habilitation administrative, ou du moins en tenir lieu. C'est pourquoi la durée de validité des habilitations a été fixée à 3 ans, durée de validité des certifications AFAQ.

Cette nouvelle réglementation impose un fonctionnement administratif assez lourd (réunion de la commission régionale d'habilitation) ; il a donc été décidé d'organiser dans la région Nord-Pas-de-Calais un essai d'application de cette réglementation, pour évaluer l'importance du dispositif à mettre en

œuvre et son impact sur l'économie locale. Cette initiative, encore inédite, devrait débiter dans le courant du premier trimestre de 1991.

#### **LA RÉGLEMENTATION LIÉE AUX MOUVEMENTS TRANSFRONTIÈRES DE DÉCHETS GÉNÉRATEURS DE NUISANCES**

L'élimination des déchets dans des conditions qui ne nuisent ni à l'homme ni à l'environnement nécessite l'emploi de procédés et techniques de plus en plus sophistiqués. Le traitement approprié de certains déchets ne peut donc plus s'effectuer directement sur le lieu de production ni même à l'échelon local. Dans certains cas, un transfert de déchets en vue de leur élimination s'impose ainsi à un niveau international.

Or les limites d'un système par trop libéral dans ce domaine sont vite apparues, nécessitant la mise en place d'une réglementation contraignante. Aussi, plusieurs textes réglementent ou vont réglementer les mouvements transfrontaliers de déchets générateurs de nuisances. Ces textes ont une dimension soit mondiale (convention de Bâle), soit régionale (directive CEE, convention de Lomé), soit une portée nationale.

#### **Historique des événements concernant le transport de déchets intervenus en 1988 et qui ont contribué à l'élaboration de la convention de Bâle.**

En avril 1988 étaient révélées la réalité et l'ampleur des trafics "Nord-Sud" de déchets : des sociétés "d'import-export" peu scrupuleuses importaient ou projetaient d'importer massivement des déchets très variés sur le territoire de pays en développement, dans les décharges les plus sommaires et en l'absence de tout contrôle, souvent sous couvert d'une très hypothétique valorisation ultérieure qui permettrait d'obtenir la signature de "contrats" avec les gouvernements de ces pays.

Les errances de bateaux chargés de déchets sur les mers du globe, à la recherche d'un pays complaisant pour accueillir leur encombrante cargaison allaient également défrayer la chronique tout au long de l'été. Ainsi le nom de "Zanobia", "Karin B", "Banja", ces cargos de déchets toxiques qui circulent sur les mers en direction de pays du Tiers-Monde, font la "une" de la presse internationale en 1988.

C'était là le résultat de la "psychose du déchet" qui sévit gravement dans certains pays industrialisés et entrave toute ouverture d'installation d'élimination, tandis que se renforce la sévérité des normes de fonctionnement de telles installations, le tout ayant pour effet un renchérissement extraordinaire des coûts d'élimination dans ces pays,

conjugué à un vide juridique en matière de trafic international des déchets.

En juin 1988, l'Organisation de l'Unité Africaine réagissait vivement dans une résolution qualifiant de "crime contre l'Afrique" de tels agissements. Les enquêtes douanières et policières diligentées en France ont abouti à la conclusion que notre pays n'était pas concerné par ces trafics. La France ne s'est cependant pas dispensée de les condamner fermement.

Un message officiel du président de la République remis à M. Moussa Traoré, président de l'O.U.A., par M. Brice Lalonde a fait part du soutien de la France à l'Afrique dans ces affaires et de sa volonté de contribuer à contrer ces trafics.

La préparation sous l'égide du Programme des Nations Unies pour l'Environnement de la convention internationale relative au contrôle des mouvements transfrontières de déchets dangereux, en chantier depuis fin 1987, prenait une nouvelle dimension à la faveur de ces événements et aboutissait à l'adoption de la convention de Bâle le 22 mars 1989 par 104 pays. La France a signé cette convention aux côtés de 33 autres Etats dès son adoption et est en passe de la ratifier. Le principe de cette convention est de réglementer strictement tout mouvement de déchets entre Etats parties à cette convention et de proscrire les transferts de déchets avec les Etats non parties.

#### **Les accords internationaux.**

##### ● **Le contexte européen**

Au niveau européen, la directive 84/631/CEE du 6 décembre 1984 relative à la surveillance et au contrôle dans la communauté des transferts transfrontaliers de déchets dangereux (JOCE du 13 décembre 1984), modifiée en dernier lieu par la directive 86-279-CEE a prescrit aux Etats membres de prendre les mesures nécessaires pour assurer la surveillance et le contrôle des transferts transfrontaliers de déchets dangereux tant à l'intérieur de la communauté qu'à l'entrée dans la communauté et/ou à la sortie de celle-ci.

La commission élabore actuellement un projet de règlement permettant de mettre les règles communautaires en totale conformité avec cette convention ; néanmoins, l'essentiel de la convention se trouve déjà appliqué par la Communauté, du fait de ces règles.

##### ● **Convention de LOME**

Les dispositions contenues dans la convention de Bâle, qui est aujourd'hui le seul instrument mondial visant à réglementer strictement et à contrôler les mouvements de déchets, ont été renforcées dans le cadre multinational de la convention de Lomé, qui stipule que les exportations de déchets de la Communauté Economique Européenne vers les pays ACP (Afrique, Caraïbes, Pacifique) sont interdites.

## **Le contexte réglementaire français en 1990.**

La transposition en droit français de la directive communautaire 84-631-CEE a nécessité un complément à la loi du 15 juillet 1975 relative aux déchets, promulgué le 30 décembre 1988 (J.O. du 4 janvier 1989) et permettant de soumettre les exportations de déchets générateurs de nuisances à des conditions restrictives.

Deux textes d'application de la loi du 30 décembre 1988 sont parus en 1990. Il s'agit du décret n° 90-267 du 23 mars 1990 relatif à l'importation, à l'exportation et au transit de déchets générateurs de nuisances et de

l'arrêté du 23 mars 1990 relatif aux documents et formalités nécessaires à l'importation, à l'exportation et au transit de déchets générateurs de nuisances (J.O. du 27 mars 1990).

Concernant les importations et les transits de frontière à frontière, cette réglementation se substitue à celle de l'arrêté du 5 juillet 1983 relatif aux importations de déchets toxiques et dangereux en élargissant son champ d'application et en la renforçant.

Concernant les exportations, elle instaure un contrôle préalable.

Le dispositif général de cette nouvelle réglementation est fondé sur le principe de

l'information préalable des autorités des Etats concernés par une importation, une exportation ou un transit de tout déchet entrant dans le champ d'application mentionné à l'annexe 1 du décret. Cette information permet la prise des décisions nécessaires, notamment afin de prévenir une menace pour l'environnement ou la santé publique.

**Pierre SPIETH**

**Ministère de l'Environnement**

**D.E.P.P.R.**

**Service des Technologies  
propres et des Déchets**

# **Evaluation et prévention des risques dans le transport des matières dangereuses**

**par Marius BELMAIN**

## **LA RÉALITÉ DU RISQUE**

Les accidents de transport de matières dangereuses sont autant redoutés par la population que ceux pouvant survenir dans les installations fixes. Leur caractère diffus et le manque de prévision et de connaissances sur leurs conséquences accentuent la crainte qu'ils inspirent malgré les progrès accomplis dans le dialogue entre les médias et les différents acteurs concernés.

Les accidents les plus nombreux concernent évidemment la route qui assure une part importante du transport des matières dangereuses : 77 % en tonnage et 53 % en tonnes kilomètres, sur un total de 125 millions de tonnes et de 15,5 milliards de tonnes kilomètres en trafic intérieur. Ces accidents, qu'ils soient matériels ou corporels, sont au nombre de 200 par an (les accidents corporels représentant un peu plus de la moitié du total). Ils sont la cause de 25 décès annuels dont 2,5 sont dus à la matière dangereuse (les autres étant dus à l'accident de circulation proprement dit). En 1988, il y a eu 3 décès dus à la matière dangereuse lors d'un accident de transport contre 12 décès dans les installations fixes.

Le dernier accident à caractère "catastrophique" s'étant produit en France est celui de Saint-Amand-les-Eaux, en 1973, avec 13 décès. Depuis cette date, des événements encore plus graves se sont produits dans le monde (200 morts à Los Alfaquès en Espagne en 1978, 100 morts à Xilatepec au Mexique en 1978). Par ailleurs l'analyse d'un certain nombre d'accidents qui se sont produits en France sans conséquences graves montre que les phénomènes physiques mis

en jeu sont ceux qui peuvent conduire aux catastrophes précédemment évoquées.

Les accidents de transport de matières dangereuses par voie ferrée (17 % en tonnage, 41,5 % en tonne kilomètres) sont en nombre beaucoup plus limité : 3 en moyenne annuelle. Il n'a pas été déploré de décès, dans le transport par rail des matières dangereuses depuis 1970.

Cette situation favorable ne se retrouve pas dans tous les pays, en particulier en Amérique du Nord pour le nombre de décès et même, sur un certain nombre de réseaux européens, par l'importance des volumes de matières dangereuses répandus lors des accidents.

Les dommages matériels résultant des accidents de transport de matières dangereuses ne sont pas connus avec précision. Une enquête effectuée à la demande de l'OCDE permet d'évaluer le coût moyen annuel pour la France à 35 millions de francs en ce qui concerne les indemnités. Ce montant est très largement inférieur à celui des surprimes payées par les transporteurs pour couvrir l'exclusion de garantie prévue pour les matières dangereuses. Il convient toutefois de noter que les dommages indirects (intervention, remise en l'état des sols, pertes de temps et de production, image de marque) ne sont que très peu pris en compte dans le montant des indemnités versées pour les compagnies d'assurance.

Des événements nécessitant des évacuations de population peuvent entraîner des coûts de plusieurs dizaines de millions de francs et on estime à un million et demi de francs les coûts et pertes engendrés par l'intervention sur un accident de gravité moyenne. De la même façon, les entreprises spé-

cialisées estiment à 5 % du coût du transport l'incidence des accidents et incidents.

Les épandages de matières dangereuses lors des accidents représentent une quantité moyenne de 500 tonnes dont plus de 80 % concernent les hydrocarbures. Les phénomènes de pollution, sans présenter la gravité de ceux relatifs aux installations fixes, sont donc à considérer avec attention, en particulier dans la traversée des zones sensibles.

## **L'ÉVALUATION DES RISQUES**

La transposition des méthodes d'évaluation des risques appliquées soit aux installations fixes soit au cas des transports effectués pour l'industrie nucléaire, a été développée au cours des dernières années.

Des études ont ainsi été menées soit pour évaluer les risques le long d'un itinéraire routier (Grenoble - Lyon - Rouen) soit pour évaluer le risque global lié au transport routier ou ferroviaire d'un produit donné (ammoniac, arsine, chlore, gaz de pétrole liquéfié, oxyde d'éthylène, phosgène). Une étude pour une évaluation des risques a été réalisée sur la gare de triage de Miramas ; elle sera complétée par la mesure du danger sur l'axe ferroviaire Rouen-Paris-Marseille. Le tunnel sous la Manche fait également l'objet de réflexions très poussées sur la sécurité en général et celle du transport des matières dangereuses en particulier (dont l'admission dans l'ouvrage sera d'ailleurs très limitée).

Toutes ces études conduisent, notamment, à combiner la probabilité d'événements avec les conséquences qu'ils entraînent. Dans le cas particulier du transport, on distingue la part du risque due à la circulation de celle